

## URGENSI TES PSIKOLOGI UNTUK MEMPEROLEH SIM

13

Elga Andina

### Abstrak

*Tes psikologi merupakan ketentuan pembuktian tes kesehatan rohani yang diamanahkan UU LLAJ. Meskipun telah direncanakan, Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menunda pelaksanaan tes psikologi sebagai salah satu persyaratan permohonan SIM. Tes ini diharapkan dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi, pelaksanaan tes psikologi perlu mempertimbangkan: (1) validitas dan reliabilitas alat ukur; dan (2) penambahan biaya. Penelitian menyebutkan bahwa faktor psikologis berpengaruh terhadap kualitas pengemudi di jalanan, sehingga tes psikologi perlu dilakukan. Tes yang diberikan harus dapat mengukur kompetensi dan bukan sekadar potensi, oleh karena itu tes psikologi tidak boleh hanya sekadar tes tertulis tapi juga harus menilai perilaku mengemudi secara konkrit dengan teknik observasi ketika ujian praktik. Konsekuensi mekanisme tes psikologi yang menyeluruh ini adalah alokasi anggaran yang memadai yang perlu didorong oleh Komisi V sebagai mitra kerja Pemerintah.*

### Pendahuluan

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menunda pelaksanaan tes psikologi sebagai salah satu syarat permohonan Surat Izin Mengemudi (SIM) baru maupun perpanjangan. Padahal, tes sederhana berbasis komputer itu semula akan diberlakukan pada tanggal 25 Juni 2018. Penundaan dilakukan karena Polda Metro Jaya menyatakan belum dapat menyediakan sistem yang dibutuhkan.

Pelaksanaan tes psikologi ditujukan untuk melakukan seleksi

calon untuk menentukan pengemudi yang cakap secara jasmani rohani, sehingga kelak hanya mereka yang memiliki keterampilan teknis dan mental yang berhak mengemudi. Dengan begitu, diharapkan angka kecelakaan dapat ditekan.

*World Health Organization* (WHO) mencatat sedikitnya 25 juta orang meninggal di jalan karena kecelakaan (WHO, 2017: 2). Negara berpenghasilan rendah dan menengah memiliki risiko kematian lebih tinggi dibandingkan negara kaya. Lebih dari 90% kematian di



jalan terjadi di negara miskin, yang jumlah kendaraannya hanya 48% dari keseluruhan jumlah kendaraan di dunia (WHO, 2009: vii). Di Indonesia sendiri diperkirakan 15.3 kematian dari 100.000 orang disebabkan kecelakaan lalu lintas (WHO, 2015: 266). Seperempat dari kecelakaan di Indonesia tersebut berakibat kematian.

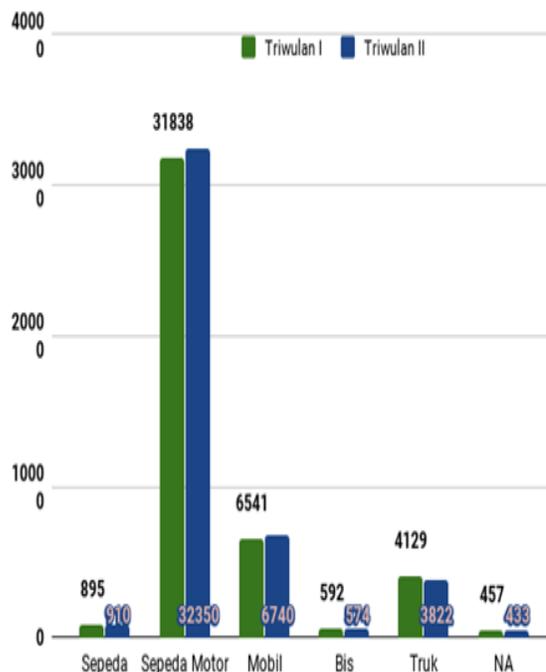
**Tabel 1. Statistik Status Korban Kecelakaan Lalu Lintas**

Periode	Fatalitas	
	Meninggal	Total*
08/10/2016-05/01/2017	6.355	24.828
06/01/2017-05/04/2017	6.172	24.784
06/04/2017-04/07/2017	6.435	24.415
05/07/2017-02/10/2017	6.724	27.056
03/10/2017-31/12/2017	6.121	24.790
01/01/2018-31/03/2018	6.061	24.872

Sumber: korlantas.polri.go.id/statistik-2/, diakses 25 Juni 2018.

\*jumlah total status korban kecelakaan: meninggal + luka berat + luka ringan

Data statistik Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) sampai dengan 29 Juni 2018 juga menunjukkan kecelakaan lalu lintas didominasi oleh pengendara sepeda motor, yaitu sebanyak 32.345 kendaraan (korlantas.polri.go.id, 2018). Jumlah ini meningkat dari periode sebelumnya yang sebelumnya 31.8354. Ironisnya, sepeda motor merupakan kendaraan yang paling banyak digunakan masyarakat Indonesia.



Sumber: korlantas.polri.go.id/statistik-2/, diakses 29 Juni 2018.

**Grafik 1. Jenis Kendaraan yang Mengalami Kecelakaan Lalu Lintas di Tahun 2018**

Tes psikologi merupakan implementasi dari persyaratan kesehatan rohani yang dituntut dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelaksanaan tes psikologi ditujukan untuk menyeleksi calon pengemudi yang cakap secara jasmani rohani sehingga nantinya hanya mereka yang memiliki keterampilan teknis dan mental yang berhak mengemudi. Ketentuan tes psikologi ini didukung oleh Komisi V DPR RI, karena dapat membantu mengetahui sejauh mana kecenderungan pola perilaku calon pengguna jalan (nasional.sindonews.com,20/06/2018). Untuk mendalami permasalahan ini, tulisan ini akan mengulas mengenai urgensi tes psikologi untuk memperoleh SIM dengan pengukuran yang tepat.

## Urgensi Tes Psikologi

Banyak negara maju yang tidak menggunakan persyaratan tes psikologi ini dalam prosedur permohonan SIM, seperti di Amerika dan Belgia yang hanya menyelenggarakan tes praktik dan teori. Tes psikologi diberlakukan di Swiss bagi mereka yang telah 3 kali gagal pada ujian teori dan praktik. Negara tetangga kita Malaysia dan Singapura juga tidak mensyaratkan tes psikologi. Sementara itu, di Perancis, tes psikologi menjadi kewajiban pengemudi yang membawa kendaraan publik. Kesamaan negara-negara tersebut adalah pemohon SIM harus melalui proses belajar mengemudi yang panjang dan bersertifikat untuk memastikan pemohon telah mempelajari keterampilan yang memadai.

Kondisinya berbeda di negara kita yang belum menumbuhkan budaya berkendara yang aman. Perilaku mengemudi yang tidak aman disebabkan rendahnya perhatian pengemudi (Moser, 2011: 16). Pengalih perhatian pengemudi dapat bersifat fisik, seperti makan, menelpon, membaca, dan aktivitas penumpang. Adapun pengalih perhatian yang bersifat mental, meliputi: emosi, beban pikiran, dan stres (antara lain: karena terlambat atau mengejar tenggat). Hal ini diakui oleh Kepala Seksi Kemitraan Korlantas Polri, bahwa emosi tidak stabil dari pengemudi yang umumnya masih remaja serta berkendara di bawah pengaruh alkohol, menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia (tempo.com, 8/10/2017). Kasus terbaru diberitakan tanggal 12 April 2018, ketika seorang wanita mengemudikan BMW dalam

keadaan mabuk dan menabrak ojek online, mengakibatkan pengemudi ojek harus kehilangan kakinya.

Alavi, dkk (2017) yang meneliti dampak faktor kognitif dan psikis terhadap pelanggaran lalu lintas, menemukan bahwa permasalahan kejiwaan berpengaruh terhadap pelanggaran lalu lintas, sehingga faktor psikologis pengemudi perlu dievaluasi sebelum mendapatkan SIM. Penelitian serupa dilakukan Ghanavati, dkk (2018) terhadap pengemudi bus di Iran, yang menyimpulkan bahwa siklus bioritmik emosi dan intelektual berhubungan dengan insiden perilaku tidak aman. Oleh karena itu, kepribadian menjadi penting untuk memprediksi perilaku berkendara yang aman.

Meskipun begitu, ada beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan sebelum mengimplementasikan tes psikologi.

*Pertama*, masalah validitas dan reliabilitas tes. Kepala Seksi Surat Izin Mengemudi Polda Metro Jaya Fahri Siregar merinci aspek yang ingin diukur melalui tes psikologi, yaitu: aspek kecerdasannya, stabilitas emosi, kemampuan konsentrasi, kemampuan penyesuaian diri terhadap lingkungan, ketahanan kerja, serta pengendalian diri. Tujuan tersebut dimanifestasikan dalam tes psikologi yang berdurasi 15 menit, dilaksanakan berbasis komputer dengan komposisi 24 pertanyaan untuk pemohon baru dan 18 pertanyaan untuk pemohon perpanjangan SIM. Pertanyaannya adalah, seberapa jauh validitas dan reliabilitas tes singkat tersebut? Tes yang valid dan reliabel sangat penting agar dapat memotret faktor psikologis yang diharapkan di atas. Psikotes kepribadian pada

hakikatnya hanya mengukur potensi, akan tetapi belum tentu perilaku yang termanifestasikan sama dengan potensi tersebut. Perilaku seseorang di jalanan tidak saja dipengaruhi faktor internal, tapi juga eksternal seperti kehadiran pengguna jalan lain.

*Kedua*, akan ada tambahan biaya. Tes psikologi akan memberikan beban biaya tambahan kepada pemohon SIM. Ritual permohonan SIM tidak dapat dibilang mudah. Tidak jarang pemohon harus berulang kali mengikuti paket tes sebelum mendapat SIM. Hal ini meningkatkan biaya permohonan, bahkan menyebabkan banyak pemohon mengambil jalan pintas meminta bantuan calo.

### **Pengukuran Psikologis Pengemudi**

Untuk melakukan pengukuran psikologi dalam prosedur permohonan SIM, perlu komitmen pemerintah untuk menjadikan kebijakan ini bukan sekadar formalitas, akan tetapi sebagai fondasi untuk meningkatkan keamanan di jalan raya. Artinya, proses permohonan tidak hanya bersifat administratif, tapi teknis. Dengan begitu, setiap tes dapat mencerminkan kompetensi pemohon yang sebenarnya. Pengukuran

psikologi perlu melibatkan psikolog dengan menggunakan alat ukur yang tepat. Penelitian Alavi dkk (2017) menyebutkan beberapa alat ukur untuk mengetahui kapasitas mental pengemudi yang dapat dilihat pada Tabel 2.

Selain alat ukur yang telah disebutkan, teknik observasi juga dapat menjadi bantuan untuk mengetahui gambaran kepribadian pemohon. Tes tertulis sebaiknya disandingkan dengan observasi yang dapat dilakukan ketika pemohon melaksanakan tes praktik, untuk mendapatkan gambaran kualitas kepribadian yang lebih luas. Konsekuensinya adalah perlu ada pengkajian mengenai alat ukur yang tepat dan pengalokasian anggaran agar tidak membebankan pemohon.

### **Penutup**

Tes psikologi merupakan ketentuan pembuktian tes kesehatan rohani yang diamanahkan UU LLAJ. Tes psikologi merupakan cara menyaring pengguna jalan yang aman, dengan implikasi bahwa pengguna jalan yang tidak aman harus ditekan dan tidak dibiarkan mendapatkan SIM. Artinya prosedur permohonan SIM perlu dilakukan secara teliti dan sungguh-sungguh, tidak hanya bersifat formalitas.

**Tabel 2. Contoh Alat Ukur Psikologi untuk Pengemudi**

<b>Alat Ukur</b>	<b>Tujuan</b>	<b>Item</b>
Manchester Driving Behavior Questionnaire (MDBQ)	Mengukur perilaku mengemudi	50
Tes Kepribadian	Kepribadian	
Kuesioner penyalahgunaan rokok dan zat	Adiksi terhadap rokok/narkoba/miras	
Wawancara psikologi	Kepribadian	

*Sumber: Alavi, dkk, 2017*

Pelaksanaan tes psikologi untuk mendapatkan SIM perlu memperhatikan (1) kualitas alat ukur dan (2) tambahan biaya bagi pemohon. Aspek kepribadian memang perlu dipertimbangkan ketika memberikan izin mengemudi, karena mengemudi merupakan kegiatan kompleks yang tidak hanya membutuhkan keterampilan fisik tapi juga dipengaruhi oleh faktor internal individu. Perlu dilakukan pendalaman untuk menemukan alat ukur yang tepat untuk memprediksi perilaku mengemudi di jalanan. Tes tertulis perlu dikombinasikan dengan teknik observasi selama praktik mengemudi dan wawancara untuk mendapatkan gambaran kepribadian yang komprehensif. Konsekuensi mekanisme tes psikologi yang menyeluruh adalah alokasi anggaran yang memadai yang perlu didorong oleh Komisi V sebagai mitra kerja Pemerintah.

Hal yang tidak kalah penting adalah penyalarsan upaya preventif ini dengan ketentuan lain yang bertujuan untuk menjaga keselamatan berlalu lintas. Pemerintah perlu tegas menghindarkan mereka yang tidak memenuhi syarat untuk berada di belakang kemudi, misalnya anak-anak atau mereka yang menggunakan narkoba/mengonsumsi minuman keras. Sayangnya, sanksi terhadap pelanggaran masih belum membuat jera, sehingga jumlah kecelakaan akibat pengemudi mabuk dan di bawah umur terus terjadi. Semestinya pengemudi yang kedapatan mengemudi di bawah pengaruh zat terlarang dan minuman keras dicabut SIM-nya dan tidak diperbolehkan memperpanjang/membuat SIM baru di manapun selama beberapa waktu bahkan seumur hidup.

## Referensi

- "10 Penyebab Utama Kecelakaan Lalu Lintas Menurut Korlantas Polri", <https://otomotif.tempo.co/read/1022850/10-penyebab-utama-kecelakaan-lalu-lintas-menurut-korlantas-polri>, diakses 2 Juli 2018.
- "4 Catatan Psikolog Soal Psikotes di Ujian SIM", <https://otomotif.kompas.com/read/2018/06/25/074000115/4-catatan-psikolog-soal-psikotes-di-ujian-sim>, diakses 26 Juni 2018.
- "5 Kecelakaan Maut Akibat Miras, dari Halusinasi Hingga Lepas Baju", <https://kriminologi.id/lapor-waspada/peta-kejahatan/5-kecelakaan-maut-akibat-miras-dari-halusinasi-hingga-lepas-baju>, diakses 2 Juli 2018.
- Alavi, Seyyed Salman; Mohammadi, Mohammad Reza; Soori, Hamid & Ghanizadeh, Maryam. The Cognitive and Psychological Factors (Personality, Driving Behavior, and Mental Illnesses) As Predictors in Traffic Violations. *Iran J Psychiatry* 2017; 12: 2: 78-86.
- "DPR Setuju Wacana Tes Psikologi dalam Penerbitan SIM", <https://nasional.sindonews.com/read/1314996/15/dpr-setuju-wacana-tes-psikologi-dalam-penerbitan-sim-1529497144>, diakses 29 Juni 2018.
- Ghanavati, F. K., Jahangiri, M., Khalifeh, M., Keshavarzi, S., & Shakerian, M. (2018). The effect of biological rhythms and personality traits on the incidence of unsafe behaviors among bus drivers in shiraz, iran. *Journal of Injury and Violence Research*, 10(1), 3-10. doi:http://dx.doi.org/10.5249/jivr.v10i1.S95.

Mathias, J. L., & Lucas, L. K. (2009). Cognitive predictors of unsafe driving in older drivers: A meta-analysis. *International Psychogeriatrics*, 21(4), 637-53. doi:<http://dx.doi.org/10.1017/S1041610209009119>.

Moser, Phillip. R.2011. Managing Unsafe Drivers and Their Unsafe Driving. *Professional Safety*, 56(5), 16-18.

“Statistik Laka”, [korlantas.polri.go.id/statistik-2/](http://korlantas.polri.go.id/statistik-2/), diakses 25 Juni 2018.

“Tes Psikologi Pembuatan dan Perpanjangan SIM Ditunda”, <https://m.cnnindonesia.com/teknologi/20180622161240-384-308115/tes-psikologi-pembuatan-dan-perpanjangan-sim-ditunda>, diakses 25 Juni 2018.

WHO. (2017). *Managing Speed*. Switzerland: World Health Organization.

WHO. (2015). *Global Status Report on Road Safety 2015*. Switzerland: World Health Organization.



Elga Abdina  
[elga.andina@dpr.go.id](mailto:elga.andina@dpr.go.id)

Elga Andina, S.Psi., M.Psi., menyelesaikan pendidikan S1 Psikologi Universitas Airlangga pada tahun 2005 dan Pendidikan S2 Profesi Psikologi Industri dan Organisasi Universitas Indonesia pada tahun 2008. Saat ini menjabat sebagai Peneliti Muda Psikologi pada Pusat Penelitian-Badan Keahlian DPR RI. Beberapa karya tulis ilmiah yang telah dipublikasikan melalui jurnal dan buku antara lain: *Kejahatan Sadis oleh Remaja: Studi Kasus Begal Sepeda Motor di Kota Depok* (2015); *Layanan Kesehatan Jiwa Dasar di Era Jaminan Kesehatan Nasional* (2015) & *Pekerja Penyandang Disabilitas: Antara Bias, Prejudice dan Diskriminasi* (2014).

### Info Singkat

© 2009, Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI  
<http://puslit.dpr.go.id>  
ISSN 2088-2351

*Hak cipta dilindungi oleh undang-undang. Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian atau seluruh isi tulisan ini tanpa izin penerbit.*